

هادی علیزاده /کارشناس برنامه‌ریزی شهری

سهیلاتی برای محرومیت‌زدایی و توسعه سرزمینی

پرداخت تسهیلات ساخت مسکن در روستاها و شهرهای زیر ۲۵هزار نفر جمعیت نه تنها موجب بالا رفتن جذابیت سکونتگاهی و کیفیت زندگی در این مناطق می‌شود،بلکه زمینه توسعه متعادل در پهنه سرزمین را نیز فراهم می‌سازد. روند توسعه شهری- روستایی و تاریخ تحول آن در کشور به دو دوره قبل از انقلاب و بعد از انقلاب تقسیم می‌شود. با گذشت ۷۴سال از آغاز برنامه‌ریزی برای توسعه منطقه‌ای در ایران (۱۳۳۸)، چهره توسعه پهنه‌های شهری - روستایی در کشور نامتوازن و ناعادلانه‌است. فراتر از نظام حکمرانی و برنامه‌ریزی متمرکز توسعه در کشور، عدم توازن در توسعه منطقه‌ای (استان‌ها) کشور از دو چالش عمده نشئت می‌گیرد که در ادامه مورد بررسی قرار می‌گیرند.

- چالش اول: رویکرد گزینشی و تمرکز منابع**
- سهیم ۱۵درصدی استان تهران از جمعیت کشور**
- و سهیم ۲۳درصدی از کل صنایع**

فرایند طرح‌ریزی توسعه کشور و برنامه‌های توسعه در کشور به صورت ناکار آمد، متمرکز، بخشی‌زده و به صورت بالا به پایین است. در واقع تخصیص صنایع و منابع بیشران توسعه به شهرهای بزرگ و مناطق از پیش تعیین‌شده با یک رویکرد گزینشی و بدون مطالعه توان‌ها و ظرفیت‌های طبیعی و محیطی از قبل از انقلاب تا به الان (مانند اختصاص ذوب‌آهن و صنایع وابسته به استان اصفهان در برنامه چهارم توسعه قبل از انقلاب)، کم‌وبیش ادامه داشته‌است. برای مثال، استان تهران با دارا بودن حدود ۱۵درصد از جمعیت کشور، مطابق گزارشات مرکز آمار ایران، ۲۲/۵درصد از صنایع و صنایع کارگاهی کشور را در خود جای داده‌است، در حالی که سهم استان‌هایی مانند ایلام، کهگیلویه‌وبویراحمدر، خراسان شمالی و خراسان جنوبی از اختصاص صنایع و صنایع کارگاهی حتی به یک‌درصد هم نمی‌رسد. این مسئله که در ادبیات توسعه منطقه‌ای به «توسعه مرکز- پیرامونی» یا «توسعه مبتنی بر شکل‌گیری قطب‌های رشد» معروف است، به عقب‌افتادگی روند توسعه سرزمینی و شکل‌گیری بی‌عدالتی در برخورداری از منابع و امکانات منجر می‌شود، در نتیجه می‌توان گفت، شکل‌گیری مهاجرت‌های گسترده، خالی‌شدن و از دست‌رفتن جذابیت سکونتی شهرهای میانی و کوچک، از دست‌رفتن توازن جمعیت در سطح کشور و شکل‌گیری حاشیه‌نشینی و اسکان غیررسمی به خصوص اطراف کلانشهرهای کشور از آثار توسعه نامتعال در کشور است.

واقعیت توسعه شهری - روستایی و الگوی توزیع جمعیت و امکانات در کشور شکل‌گیری توسعه لکهای و عمدتاً متمرکزم به خصوص در اطراف کلانشهرها را گوشزد می‌کند.

- چالش دوم: انقباض و زوال مکانی - فضایی شهرهای کوچک و نواحی روستایی**

۷۵درصد شهرنشینی در برابر ۲۵درصد روستائینشی
چالش دوم به دنبال افزایش بزرگ‌شدگی و تسووم منابع و امکانات و تمرکزگرایی در سازمان فضایی نظام سکونتگاهی ایران به نفع شهرهای مادر و کلانشهرهاست. این روند رفته رفته باعث از دست‌رفتن جایگاه جمعیتی، اجتماعی، اقتصادی و اثرگذاری منطقه‌ای (درون‌استانی و کشوری) مناطق روستایی، شهرهای کوچک و میانی در آمایش سرزمینی کشور می‌شود.

در واقع، تگاهی به تحولات و جابه‌جایی‌های جمعیتی با توجه به الگوی غلط توسعه سرزمینی که از قبل از انقلاب در کشور وجود داشته و با مواردی مانند جنگ تحمیلی نیز همراه شده و این روند تخلیه و انباشت جمعیتی و متعاقباً اقتصادی و اجتماعی به نفع شهرهای بزرگ باعث شده است امروزه به گواه آخرین گزارش‌های باشنده و مناطق روستایی جمعیت خود را در این رقابت نابرابر از دست بدهند. در واقع حدود ۵درصد جمعیت روستاییان در ۶۲هزار روستا ساکن هستند که ۲۹هزار روستا، بالای ۲۰خانواده و ۳و ۱۳هزار روستا کمتر از ۲۰خانواده‌اند. این رقم نشان می‌دهد در حالی خوش‌بینانه، رقم میانگین جمعیت ساکن در هر روستا حدود ۲۰۰تنفر است که با روستاهای پرجمعیت و مولد دهه‌های گذشته به کلی متفاوت بوده و در عمل به حال می‌هایی برای تخلیه جمعیت و زوال فضایی تبدیل شده‌اند.

نکته دیگر در این زمینه، فرسودگی ساختاری و کالبدی در بسیاری از روستاها و شهرهای کوچک است که علناً جذابیت سکونتی و کیفیت زندگی در آنها را به نازل‌ترین سطح رسانده و در مقابل پدیده مهاجرت فزاینده را به عنوان یک راهکار گریزناپذیر پیش روی ساکنان آنها می‌گذارد. چالش اساسی این است که این تخلیه جمعیت نیز عمدتاً با نفع شهرهای کوچک و میانی نبوده، بلکه آنها جذب شهرهای بزرگ می‌شوند و از سوی دیگر به علت نبود تعادل و عدالت در توزیع منابع و توسعه پایدار فضایی، مهاجرت شهری به شهری نیز از سمت شهرهای کوچک و میانی به سمت شهرهای مادر و کلانشهرها در جریان است. این روند باعث شکل‌گیری حفره‌های بزرگ توسعه‌ای و عقب‌افتادگی و افتادن مناطق محروم و کمتر برخوردار در تله چرخه محرومیت و توسعه‌نیافتگی می‌شود.

- راهکار**

طرح ویژه بهسازی و نوسازی مسکن در نواحی روستایی و شهرهای زیر ۲۵هزار نفر راهکاری برای غلبه بر محرومیت و بی‌عدالتی در توسعه سرزمینی است. یکی از راهکارهای اساسی برای غلبه بر بی‌عدالتی‌های فضایی و جلوگیری از بی‌عدالتی در فرایند آمایش جمعیتی و اقتصادی فضا در ایران، بازآبادی‌سازی و بازطراحی الگوی توسعه برای سازماندهی عادلانه فضایی به خصوص به نفع مناطق روستایی و شهرهای کوچک برای بالابردن جذابیت سکونتگاهی و کیفیت زندگی در آنهاست.

در این زمینه یکی از طرح‌های اساسی، طرح ویژه بهسازی و نوسازی مسکن در نواحی روستایی و شهرهای زیر ۲۵هزار نفر است که در قوانین توسعه‌ای کشور و قانون ساماندهی و حمایت از تولید و عرضه مسکن به آن اشاره شده است. بر اساس این قوانین، دولت‌ها مکلفند سالانه حداقل ۲۰۰ هزار واحد مسکونی را در نواحی روستایی و شهرهای کوچک، با پرداخت تسهیلات ساخت مسکن با نرخ ۵درصد، بهسازی و نوسازی کنند.

حال سؤال این است که این طرح چرا مهم است؟ پاسخ این است که در واقع این طرح می‌تواند:

۱) محرکی برای ثبات جمعیتی در مناطق روستایی و شهرهای کوچک باشد و موجب افزایش انگیزه برای مهاجرت معکوس و جمعیت‌پذیری در مناطق روستایی و شهرهای کوچک شود و همچنین عاملی اساسی برای جلوگیری از مهاجرت‌های روستایی و شهرهای کوچک به نفع شهرهای بزرگ‌تر و مادرشهرها باشد، بنابراین این مسئله می‌تواند قدم اولیه برای آمایش جمعیتی فضا در استانی تقویت و توزیع متوازن جمعیت از پایین‌ترین سطح در توسعه منطقه‌ای که امروزه دغدغه اصلی نظام حکمرانی فضایی در کشور است، باشد.

۲) علاوه بر میجت جمعیت، طرح ویژه بهسازی و نوسازی مسکن می‌تواند مقدمه‌ای برای رونق و از سرگیری تولید و چرخه اقتصادی پایدار و ارگانیک در نواحی روستایی و حتی شهرهای کوچک باشد و ماهیت واقعی و تاریخی این نواحی را به عنوان هسته‌های پایدار تولید و اشتغال احیا کند.

بنابراین با پرداخت تسهیلات ساخت مسکن در قالب طرح ویژه بهسازی و نوسازی مسکن در روستاها و شهرهای زیر ۲۵هزار نفر جمعیت می‌توان کاهش انقباض فضایی و ارتقای کیفیت زندگی را رقم زد و زمینه توسعه متعادل را نیز در پهنه سرزمین فراهم کرد.

گزارش یک بینار قاسمی

«جوان» تازه‌ترین قیمت‌گذاری گندم را بررسی می‌کند

گندم از پفک ارزان‌تر شد!

شهریور امسال، رقم پیشنهادی نمایندگان گندمکاران برای سال زراعی آتی کیلویی ۲۳هزار تومان بود اما حالا وزیر جهاد نرخ ۱۷هزار۵۰۰تومانی را اعلام کرد



فرید حمودی / فارس

با توجه به تجربه دولت در بحث نرخ خرید

تضمینی گندم در سال جاری و افزایش نرخ تورم و هزینه تولید در سال ۱۴۰۲، پیش‌بینی می‌شد دست‌کم افزایش نرخ تورم احتمالی در سال آینده نیز در قیمت گندم لحاظ شود، اما نرخ اعلامی تقریباً معادل یک پفک یا چپیس ساده است. در پی مخالفت سازمان برنامه‌بودجه با نرخ ۱۹هزار تومانی نرخ خرید تضمینی گندم برای سال زراعی آتی، روز گذشته وزیر جهاد کشاورزی نرخ هر کیلو گندم را ۱۷ هزار و ۵۰۰ تومان به ۱۵ هزار تومان افزایش یافت که هزار و ۵۰۰ تومان بر نرخ پیشین شورای کود و بذر حمایتی از سوی دولت تعلق می‌گرفت. در عمل اتفاق افتاد، بسیار متفاوت بود.

نخست‌اینکه مراکز خرید گندم در مناطق مختلف کشور با کف پول ۱۲ هزار و ۵۰۰ تومان گندم را از کشاورزان خریداری کردند و به بهانه اینکه هنوز قیمت‌ها بالا نرفته، به اصطلاح وعده سرخرمن دادند و پرداخت مبالغ متفاوت قیمت گندم را به آینده موکول کردند. اتفاق دوم خلف وعده دولت در پرداخت بموقع مطالبات گندمکاران بود. در شرایط عادی باید گندمکاران تا اواسط تابستان واردات بتواند قوت غالب مردم کشور را تأمین کنند حال در چنین شرایطی برخی تصمیمات مهم و غیر منطقی می‌تواند به تولید این محصول مهم ضربه بزنند و مخاطراتی را به‌وجود بیاورند. قطعاً خودکفایی و افزایش فروش گندم به دولت‌با تعیین نرخ منطقی خرید تضمینی، اعتم از هزینه‌های تولید و نرخ تورم سال آینده امکانپذیر خواهد بود.

از گذشته اهمیت تراز در چنین شرایطی هر کشوری که امکان کشت گندم را دارد، از تمام ظرفیت‌هایش بهره‌گیری تا بی‌نیاز از واردات بتواند قوت غالب مردم کشور را تأمین کند حال در چنین شرایطی باید تصمیمات مهم و غیر منطقی می‌تواند به تولید این محصول مهم ضربه بزنند و مخاطراتی را به‌وجود بیاورند. قطعاً خودکفایی و افزایش فروش گندم به دولت‌با تعیین نرخ منطقی خرید تضمینی، اعتم از هزینه‌های تولید و نرخ تورم سال آینده امکانپذیر خواهد بود. اما آنچه بعداز چهار ماه تأخیر در اعلام نرخ رخ داده است، موجب نامیدی قشر زحمتکش گندمکار خواهد شد.

سال زراعی ۱۴۰۲-۱۴۰۱ به‌لطف بارش‌های رحمت‌آلهی، تولید گندم از مرز ۱۰ میلیون تن عبور کرد که نشانه‌های خوبی برای عبور از بحران‌های احتمالی تولید گندم به شمار می‌رفت، اما دو اتفاق

گفت‌وگو

در گفت‌وگو با:

«تصرفه‌گذاری پلکانی» تنها راهکار کنترل مصرف لاکچری پرمصرف‌هاست

کارشناس انرژی معتقد است مقدار انرژی مصرفی برای ملزومات زندگی مقدار زیادی نیست اما برخی از مشترکان برای گرم کردن آب استخر، سونا و جکوزی منازل شان و گرم نگه داشتن کولپاکی و یل‌های که کل سال خالی از سکنه است، از گاز استفاده غیرمعمول دارند و همواره سیستم گرمایشی آنها روشن است یا فعالیت‌های غیر ضروری دیگر از گاز از مصادیق مصرف بی‌رویه به خصوص در دوران بیک مصرفی است و باید جلوی این اقدامات گرفته شود. تعرفه‌گذاری پلکانی راهکار اصلی کنترل مصارف لاکچری پرمصرف‌هاست. محمداسماعیل کفایتی، کارشناس انرژی در گفت‌وگو با «جوان»

گفت‌وگو

در گفت‌وگو با:

عضو کمیسیون اقتصادی ادوار مجلس معتقد

است: واقعی‌سازی قیمت گاز در شرایط فعلی نمی‌تواند کار ساز باشد و اعمال فشار بیشتر بر مردم است. در این وضعیت، بهتر است از راهکارهایی مانند تعرفه‌گذاری پلکانی استفاده کنیم، به نحوی که بر مصرف‌ها هزینه بالاتری برای گاز بپورزند و انگیزه‌ای برای مدیریت مصرف در مشترکان به‌وجود بیاوریم. تعرفه‌گذاری پلکانی راهی برای کنترل مصارف گاز است و به عدالت نزدیک‌تر است. زیاده‌روی در مصرف گاز طبیعی در بخش خانگی به کسری تراز آن در ماه‌های سرد سال منجر می‌شود، به طوری که مجبور می‌شویم گاز صنایع را قطع کنیم. قطع گاز صنایع صنایع شدید به تولید ملی کشور وارد می‌کند و آثار آن برای اقتصادمان جریان‌ناپذیر است. به‌باور کارشناسان، اگر بتوانیم به مصرف بهینه‌ گاز

سرویس اقتصادی ۶۰۹۰۲۳۰۰۸۵۲۳

پنج‌شنبه ۲۸ دی ۱۴۰۲ | ۶ رجب ۱۴۴۵

سال ۱۴۰۳-۱۴۰۲ را همان رقم قبلی، یعنی کیلویی ۱۹ هزار و ۵۰۰ تومان اعلام کرد. وی می‌گوید: اگر تورم تا اسفندماه تغییر کرد، ما زاد بر تورم هم در قیمت اسفندماه لحاظ شود، اما اینکه این موضوع مورد پذیرش سازمان برنامه و بودجه قرار بگیرد یا خیر، هنوز جای سؤال دارد! چون بودجه ۱۴۰۳ تا کسری ۲۷۱هزارمیلیارد تومانی هدفمندسازی یارانه‌ها مواجه است که رشد مصارف خرید تضمینی گندم و یارانه دارو از عمده دلایل کسری این بخش در بودجه به شمار می‌آیند.

وی می‌افزاید: وزیر جهاد کشاورزی در حال رایزنی با رئیس‌جمهور جهت تأمین منابع لازم برای خرید تضمینی گندم است، زیرا در بودجه ۱۴۰۳ باید حدود ۲۰۰ تا ۲۵۰همت برای خرید تضمینی گندم در نظر بگیرند.

- هر کیلو گندم ۱۷هزار و ۵۰۰تومان**

در شرایطی که پیش‌بینی می‌شد با توجه به تجربه امسال، دولت نرخ تورم سال آینده را در تعیین قیمت خرید تضمینی سال زراعی آتی لحاظ کند، به‌طور ناباورانه نرخ تعیین‌شده حتی از نرخ تورم امسال نیز پایین‌تر است. اگر دولت با نرخ ۱۹ هزار و ۵۰۰ تومان موافقت می‌کرد، این قیمت منطبق با نرخ تورم ۳۰درصدی امسال بود، اما آنچه روز گذشته از سوی وزارت جهاد کشاورزی اعلام شد، بسیار پایین‌تر بود. به عبارتی هر کیلو گندم با احتساب هزینه‌بذر، کود، سم و هزینه‌های جانبی مانند اجاره ماشین‌لات و مزد روزانه کارگر برای برداشت محصول، معادل قیمت یک عدد پفک یا چپیس تعیین شده است. البته با این تفاوت که قطعاً قیمت همین چپیس و پفک در سال آینده گران می‌شود، اما گندمکاران اجازه کشاورزی تک‌بند نشد. اوایل هفته جاری بعد از گذشت چهار ماه، بار دیگر نرخ پیشنهادی شورای قیمت‌گذاری محصولات کشاورزی رسانه‌ای شد. در این خصوص علیرضا نظری، سخنگوی کمیسیون کشاورزی مجلس در گفت‌وگو با فارس از عدم تأیید قیمت تضمینی ۱۹ هزار و ۵۰۰ تومانی گندم از سوی رئیس سازمان برنامه و بودجه خبر می‌دهد و می‌گوید: رئیس سازمان برنامه و بودجه مهم‌ترین حلقه از اعضای شورای قیمت‌گذاری است که باید تصمیمی اتخاذ کند تا از سوی رئیس این شورا، وزیر جهاد کشاورزی، به ۴/۵میلیون کشاورز ابلاغ شود. این سازمان تأمین‌کننده اعتبار خرید تضمینی است.

وی می‌افزاید: شنیدند حاجی است داود منظور، رئیس سازمان برنامه و بودجه در جلسات غیررسمی اعلام کرده است قیمت تحویلی گندم وارداتی کیلویی ۱۲ هزار تومان در اسکله بنادر خردمان است، اما تکیه بر واردات در محصول اساسی گندم خاست، اگر شرایط بحرانی و جنگی رخ دهد و صادرات این کشورها متوقف شود، ما با بحران مواجه می‌شویم، همانطور که در دوران کرونا با نقض توافق تجارت جهانی، عوارض سنگین برای صادرات وضع کردند که حتی قیمت برخی کالا‌های اساسی دو برابر شد. همچنین محمدجواد عسکری، رئیس کمیسیون کشاورزی مجلس، در روز قبیل نرخ خرید تضمینی بازارهای خارجی خواهد شد.

اصلاحات صنعت خودرو، مقدمه حل معضل ناترازی بنزین

حسن مرادی، کارشناس انرژی نیز در گفت‌وگو با «جوان»:

تصرفه‌هایت

نیاید این حجم مصرف بی‌رویه را داشته باشد، زیرا مباحث محیط زیستی در این میان مطرح می‌شود، در واقع تبعات ناشی از مصرف بالای بر مصرف‌ها شامل حال همه افراد جامعه می‌شود. برای این امر متذکر شد: مصرف بالای یک پدیده شوم است که دولت و نهادهای دولتی و سازمان ملی گاز باید با آن مبارزه کنند، برای مشترکان بر مصرف باید سقف و محدوده‌ای، به ویژه در بیک مصرف تعریف و در صورت فراتر رفتن مصرفی، به‌طور موقت گاز قطع شود. در واقع در این روش مشترک، اجازه ندارد مصرف بی‌رویه داشته باشد، در کشورهای دیگر مانند روسیه چنین سیاستی اجرا می‌شود.

عضو کمیسیون اقتصادی ادوار مجلس در گفت‌وگو با «جوان»:

تعرفه‌گذاری پلکانی گاز به عدالت نزدیک‌تر است

این موضوع ببردازیم که با مصرف بی‌رویه گاز در بخش خانگی که به قطع گاز صنایع منجر می‌شود، چه باید کرد. در سال گذشته، بیش از ۷۵روز صنایع تعطیل بودند و این ضربه بالایی به لحاظ اقتصادی به کشور وارد می‌کند. وی ادامه داد: دومین موضوع که باید به بررسی آن بپردازیم، فرهنگ مصرف گاز در کشور است. باید ببینیم که آیا به گاز به عنوان یک ماده ارزشمند نگاه می‌کنیم یا تصور می‌کنیم که از منابع عظیم برخورداریم و می‌توانیم هر چقدر می‌خواهیم از آن استفاده کنیم. این نماینده ادوار مجلس توضیح داد: سومین سؤال که باید به آن پاسخ دهیم، این است که برای تأمین انرژی کشور و به‌صمت بیش از یک میلیون و ۲۰۰هزار مترمربع که حتی از وسعت ۲۲کشور اروپایی غربی نیز بیشتر است، چه سازوکاری را باید در پیش بگیریم.

وحید عظیم‌نیا

تحویل کسری بودجه ۲۵۰همتی ناترازی بنزین

باوجود اینکه در سال ۱۴۰۱ بنزین صادر می‌شد و ارزش‌آوری یک‌میلیارد دلاری برای کشور داشت، حال‌نه تنها این مزیت را از دست داده‌ایم، بلکه مجبوریم برای واردات بنزین هزینه کنیم. طی سال جاری حدود ۶/میلیارد دلار برای واردات بنزین به انحصای مختلف از جمله تها‌تر هزینه شده و در لایحه بودجه ۱۴۰۳ پیش‌بینی شده است به چیزی بالغ بر ۳میلیارد دلار برای واردات بنزین نیاز داریم و توجه به کاهش درآمدهای صادراتی و همچنین تداوم ناترازی انرژی در بخش‌های مختلف، شاهد تحمیل کسری بودجه ۲۵۰همتی به کشور و در نهایت تورم در سال آتی هستیم.

به باور بسیاری از کارشناسان، خودروهای پرمصرف و بی‌کیفیت داخلی از مهم‌ترین عوامل افزایش مصرف بنزین در کشور به شمار می‌روند. این خودروها علاوه بر اینکه مصرف بنزین را بالا می‌برند و بر مشکلات می‌افزایند، در زمینه ایجاد آلاینده‌گی نیز برای‌مان در درسامز شده‌اند. کارشناسان عوامل مختلفی را در بروز ناترازی بنزین در کشور مؤثر می‌دانند. آنها به مواردی همچون توسعه تاکفی ظرفیت پالایشگاهی کشور، رفع همه‌گیری کووید-۱۹ و افزایش تردها، عدم تمرکز بر افزایش ظرفیت و تنوع‌بخشیدن به سبد سوختی کشور اشاره می‌کنند، اما تقریباً همه در این موضوع اتفاق نظر دارند که خودروهای بی‌کیفیت و پرمصرف ساخت داخلی و وجود تعداد قابل توجهی خودروهای فرسوده از جمله مهم‌ترین عوامل اثرگذار بر ناترازی بنزین در کشور هستند.

شواهد نشان می‌دهد به‌رغم بالای ۱۴۰۱ به صادرات بنزین می‌پردازیم و ارزش‌آوری یک‌میلیارد دلار برای کشور داشتیم، حالا نه تنها این مزیت را از دست داده‌ایم، بلکه مجبوریم برای واردات بنزین نیز هزینه کنیم. طی سال جاری حدود ۶/میلیارد دلار برای واردات بنزین به انحصای مختلف از جمله تها‌تر هزینه کردیم. در لایحه بودجه ۱۴۰۳ پیش‌بینی شده است به چیزی بالغ بر ۳میلیارد دلار برای واردات بنزین نیاز داریم. افزایش مصارف و همچنین تداوم ناترازی انرژی در بخش‌های مختلف، به معنای تحمیل کسری بودجه ۲۵۰همتی به کشور و در نهایت تورم در سال آتی است.

- ضرورت اصلاح کیفیت خودروهای ساخت داخل**

افشین غلامعلی پور، کارشناس انرژی در گفت‌وگو با «جوان» در خصوص مشکل ناترازی بنزین و اینکه هر ساله به هزینه بیشتری در بودجه برای واردات بنزین نیاز داریم، تصریح کرد: توسعه حمل‌ونقل عمومی راهکاری است که می‌تواند کمک زیادی به حل‌وفصل موضوع ناترازی بنزین در کشور کند. مردم به سیستم حمل‌ونقل آسان و بهینه نیاز دارند. هر چقدر بتوانیم این بخش را توسعه دهیم، به کاهش مصرف بنزین در کشور کمک می‌کنیم. وی ادامه داد: استفاده از سوخت‌های جایگزین نیز می‌تواند اثرگذار مهم دیگری در راستای حل مشکل ناترازی بنزین باشد. در دولت دهم اقدامات خوبی در زمینه توسعه جایگاه‌های سی‌ان‌جی و خودروهای سی‌ان‌جی‌سوخت در کشور انجام شد. متأسفانه در دولت‌های چهارم، دوازدهم و سیزدهم موضوع استفاده از خودروهای جایگزین به صورت جدی پیگیری نشد.

این کارشناس انرژی توضیح داد: استفاده از سی‌ان‌جی در کنار بنزین می‌تواند کمک زیادی به حل مشکل ناترازی بنزین در کشور کند. حدود ۳۵میلیون مترمکعب ظرفیت آبی‌گاز در کشور وجود دارد که می‌توانیم از آن بهره ببریم. خوب است در دولت سیزدهم مجدداً موضوع استفاده از آن ادامه داد. قطعاً خودروهای برقی نیز می‌توانند در بحث ناترازی بنزین کمک‌کننده باشند، اما باید ببینیم به لحاظ عملیاتی چقدر موضوع استفاده از خودروهای برقی شدنی است و چه استقبالی از آنها خواهد شد. این موضوعات نیاز به بررسی‌های دقیق دارد. به نظر من، استفاده از خودروهای گازسوز و استفاده از ظرفیت سی‌ان‌جی در کشور به مراتب راحت‌تر از بهره‌گیری از خودروهای برقی است.

این کارشناس انرژی توضیح داد: به هر حال، خوب است بحث واردات خودروهای برقی نیز در کشور جدی گرفته شود تا به مرور بتوانیم این مدل خودروها را در بخش حمل‌ونقل سبک کشور داشته باشیم. متأسفانه ما به صورت زودامت، به مسائل نگاه نمی‌کنیم. اگر دولت دیدگاه بلندمدتی داشته باشد، متوجه می‌شود بسیاری از هزینه‌هایی که در کوتاهمدت برای حل‌وفصل مشکل ناترازی بنزین می‌پردازیم، نسبت به هزینه‌های گزافی خاطر نشان کرد: حل‌وفصل مشکل ناترازی بنزین در کشور نیازمند سیاست‌گذاری‌های چندجانبه است. اصلاح کیفیت خودروهای ساخت داخل قطعاً بخشی از راهکار است، تنوع‌بخشی به سبد سوختی کشور نیز به کاهش هزینه‌های مان در بلندمدت کمک می‌کند. این اقدام فرصت‌هایی را برای ما در زمینه صادرات سایر محصولات و از جمله بنزین فراهم می‌کند. واردات خودروهای کم‌مصرف و با کیفیت و با کم‌تلفات نیز کمک‌کننده خواهد بود.

مصرف بالای بنزین و واردات آن بیان کرد: مصرف بنزین در کشور روندی صعودی دارد، این روند صعودی ناشی از آن است که کارخانجات داخلی

به‌طور مداوم مشغول تولید خودرو هستند. با رشد جمعیت در خواست برای اخذ کواچینامه و خرید خودروی شخصی افزایش می‌یابد. گسترش همپه‌های بنزین در مناطق روستایی نیز میزان تقاضا و مصرف در این مناطق را بیشتر کرد. وی افزود: وجود خودروهای فرسوده و استهلاک آنها یکی دیگر از عوامل مؤثر بر ناترازی بنزین محسوب است. در مجموع عوامل گوناگونی سبب شده است که ایران نسبت به سایر کشورهای صنعتی دنیا، نیاز به بالاتری را در مصرف بنزین داشته باشد. این استاد حقوق انرژی دانشگاه تهران در ادامه متذکر شد: اگر روند تولید بنزین یک روند ثابت باشد، با توجه به میزان مصرف قطعاً با کمبود بنزین مواجه خواهیم بود. دولت مختار است با تشخیص خود در صورت لزوم واردات بنزین انجام دهد. با توجه به ایندلمان پایین پالایشگاه‌ها که گاه به ۱۸درصد هم می‌رسد، ممکن است تولید بنزین خیلی هم به صرفه نباشد، بنابراین می‌توان گفت واردات بنزین به معنای زیان و ضرر نیست.

وی در ادامه افزود: اگر کشور مدیریت خوبی داشته باشد، می‌تواند هم بنزین را وارد و هم آن را صادر کند، همچنین می‌تواند به جای بنزین محصولات مرغوب‌تری را تولید کند. موضوع کمبود بنزین یک مسئله جدی است. می‌توان گفت هنوز تولید نسل خودروهای کم‌مصرف در ایران اتفاق نیفتاده، این در حالی است که در بسیاری از کشورها از خودروهای برقی استفاده می‌شود. این کارشناس در ادامه تصریح کرد: باید برای تولید خودروهای برقی سرمایه‌گذاری لازم صورت گیرد و صنعت خودروسازی کشور تغییر مسیر دهد تا این کمبود بنزین جبران شود. اقدام دیگری که لازم است انجام شود ایجاد پالایشگاه CNG است. این ایستگاه‌ها از جمله هفتم یا هفتم یا بیوریم، یکی از شده است، ولی تعدادشان کافی نیست. دولت باید به مرور و با استفاده از فناوری پیشرفته ایستگاه‌های CNG جدید را با دقت، کیفیت و طول عمر بیشتری احداث کند. مرادی در ادامه گفت: افزایش تولید خودروهای دوگانه‌سوز و خودروهای پدیده ایستگاه‌های CNG جدید را با دقت، کیفیت و طول ناترازی بنزین نقش مؤثری خواهد داشت. واردات خودروهای هیبریدی نیز کمک بسزایی خواهد داشت، دولت باید با به حداقل ساندن تعرفه سبب شود مردم به سهولت بتوانند خودروهای برقی را وارد کنند. این کارشناس در پایان اظهار داشت: گاز LPG یک گاز مناسب برای اتومبیل‌هاست اما گویا دولت به دلیل سهولت در صادرات آن، علاقه‌ای به استفاده از آن به عنوان سوخت خودروها ندارد. LPG نسبت به CNG سوختی مرغوب‌تر، کم‌خطرتر و مناسب‌تر است.